

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye: Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (átdolgozás)

COM(2007) 265 végleges/3 – 2007/0099 (COD)

(2008/C 204/09)

2007. július 16-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (átdolgozás)

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2008. február 19-én elfogadta véleményét. (Előadó: Eduardo Manuel CHAGAS.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. március 12–13-án tartott, 443. plenáris ülésén (a március 12-i ülésnapon) 65 szavazattal 21 ellenében, 6 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB érdeklődéssel fogadja a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférésre vonatkozó rendeletjavaslatot. Az Európai Bizottság a javaslatban a rendelet átültetésének harmonizációja mellett döntött, ami lehetővé teszi a kabotázs pontos meghatározását, és megkönnyíti az alkalmazás betartásával és ellenőrzésével kapcsolatos szabályok alkalmazását. Ezt a választást a szóban forgó ágazatban dolgozók többsége támogatja.

1.2 Az EGSZB azonban úgy véli, hogy több figyelmet érdemel a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés szociális vetülete. A régi és új tagállamok gépjárművezetői közötti jelentős fizetésbeli különbségek oda vezetnek, hogy a kabotázs és a közösségi árufuvarozás ⁽¹⁾ versenytorzulással és szociális dömpinggel párosul.

1.3 Az EGSZB szerint az ellenőrzést megkönnyítheti az az elvárás, hogy a kabotázstevékenységre hét napon belül kerüljön sor. A kabotázstevékenység csak akkor engedélyezhető, ha egy másik nemzetközi fuvarmenetre következik.

1.4 Fontos, hogy a kabotázstevékenység ellenőrzését beépítsék a közúti fuvarozási jogszabályok alkalmazásának ellenőrzésére irányuló nemzeti stratégiákba, és európai bizottsági szinten koordinálják. Az EGSZB ellenzi az európai szintű bizottságok elburjánzását, és amellettszáll síkra, hogy mindössze egy bizottság alakuljon, amelyben a tagállami képviselők tagként, a szociális partnerek pedig megfigyelőként vesznek részt.

1.5 Hosszabb távon az EGSZB arra ösztönözné az Európai Bizottságot, hogy végezzen további elemzéseket a minőségi normák, a munkások védelme, illetve az adózási és szociális keret – ideértve a bérszakadék csökkentését is – további harmo-

nizációjával párosuló belső piac hatékonyabb megvalósítása érdekében.

2. Bevezetés

2.1 A nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférésre vonatkozó rendeletjavaslat összefüggésben áll a közúti fuvarozás belső piacának alappilléreit képező rendelkezésekkel.

2.2 Pontosabban fogalmazva: ezek a pillérek egy olyan jogi keret részei, amely az EU területén történő nemzetközi (tehát valamely tagállam területéről vagy területére induló, illetve több tagállam területén áthaladó) közúti személy- és áruszállításra vonatkozó európai vagy úgynevezett közös előírásokat határozza meg.

2.3 Ez a keret

- minimumkövetelményeket határoz meg, amelyeket a szakma gyakorlásához teljesíteni kell,
- liberalizálja a nemzetközi közúti árufuvarozást és az alkalmi személyszállítást,
- szabályozott versenyt teremt a székhellyel nem rendelkező fuvarozók menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatásainak és kabotázstevékenységeinek.

2.4 A jogszabályi keret célja az volt, hogy elősegítse a közúti fuvarozás belső piacának a működését, de nem mindig vette figyelembe az előírások szociális hatásait, vagyis a hivatásos busz- vagy kamionsofőrök foglalkoztatási és munkakörülményeire gyakorolt hatásokat. Az olyan kérdések, mint a közúti fuvarozás belső piacának szociális vetülete és a fenntartható közlekedés annak idején még nem szerepeltek a döntéshozók napirendjén (az első irányelv 1962-ben készült).

⁽¹⁾ Közösségi árufuvarozáson azt értjük, ha az A és B ország közötti fuvarozási tevékenységet egy C országban székhellyel rendelkező fuvarozó végzi.

3. Az Európai Bizottság javaslata

3.1 Az európai bizottsági javaslat öt politikai lehetőséget határoz meg a „nincs változás” és a kabotázs szinte minden mennyiségi korlátozását megszüntető „liberalizáció” opció közötti intervallumban. Az EGSZB úgy véli, hogy Európában jelenleg túlságosan eltérnek az előírások ahhoz, hogy megvalósítható legyen a teljes liberalizáció a szolgáltatás színvonalának és minőségének, valamint a régóta érvényes egészséggel, biztonsággal és munkakörülményekkel kapcsolatos normák romlása nélkül az ágazatban. Emiatt egy korlátozottabb közbenső megoldást javasol, a „harmonizáció” lehetőségét, amely világos és alkalmazható meghatározást adna azokra a feltételekre, amelyek mellett a kabotázsszolgáltatás engedélyezhető lenne, illetve jobb eljárásokat vezetne be az alkalmazás betartására és ellenőrzésére, valamint a kapcsolódó adminisztráció egyszerűsítésére.

3.2 A javaslat egy jogalkotási csomag része. A csomag három rendeletjavaslatot tartalmaz, melyek a közúti fuvarozói szakmához és a közúti személy- és áruszállítás piacához való hozzáférés szabályainak korszerűsítését, egyszerűsítését és tömörítését célozzák. A csomaghoz tartozik továbbá a munkaidőről szóló irányelvnek az önálló vállalkozói tevékenységet folytató fuvarozókra való alkalmazása. Ezért fontos, hogy a szóban forgó javaslatot az említett csomag keretében vizsgáljuk.

3.3 Ennek megfelelően az Európai Bizottság azzal indokolja a rendeletjavaslatot, hogy szükség van a jelenlegi szabályok egyértelműségének, olvashatóságának és végrehajthatóságának javítására. A jogi keret bizonyos intézkedéseit a nem egyértelmű vagy hiányos jogi rendelkezésekből következően egyenlőtlenül alkalmazzák és hajtják végre.

3.4 Különösen a következő szempontok okoznak gondot az alkalmazás és/vagy az alkalmazás ellenőrzése során:

- a rendeletnek a közösségi fuvarozók harmadik országokba és onnan történő szállításaira vonatkozó hatálya,
- az ideiglenes kabotázstevékenység fogalmának végrehajtási nehézségei. A szolgáltatásnyújtással összefüggésben a Bíróság „ideiglenességet” illető meghatározása alapján 2005-ben közzétett értelmező közlemény ellenére továbbra is nehézségek állnak fenn, és a tagállamok jellemzően egymástól eltérő, nehezen alkalmazható vagy további adminisztrációs terhekkel járó szabályokat hajtanak végre,
- a tagállamok közötti információcsere hatékonyságának hiánya. Ennek következtében a letelepedésük szerinti tagállamtól eltérő tagállam területén tevékenykedő vállalkozásokat aligha fenyegeti bármiféle adminisztratív szankció kockázata, ennél fogva torzulhat a verseny a szabályok követésére kevésbé hajlamos és a többi vállalkozás között,
- a különböző dokumentumok – közösségi engedély, hitelesített másolatok és a járművezetői igazolvány) – sokfélesége, ami nehézséget okoz a közúti ellenőrzésnek, és gyakran a szereplők jelentős idővesztését eredményezi.

3.5 A javaslat célja a 881/92/EGK és a 3118/93/EGK rendelet, valamint a 2006/94/EK irányelv felülvizsgálata és egységes szerkezetbe foglalása. Ugyanakkor nem egyszerű átdolgozásról van szó, mivel a javaslat – például a kabotázs terén – új elemeket is tartalmaz. A szöveg a Szerződés 71. cikkére alapul, amely a nemzetközi fuvarozásról szóló közösségi szabályozásra és azokra a feltételekre utal, amelyek mellett valamely tagállamban egy ott nem honos fuvarozó belföldi fuvarozási szolgáltatásokat nyújthat (?).

3.6 Az Európai Bizottság úgy véli, hogy javaslata összhangban van a belső szállítási piac gördülékeny működésére vonatkozó igénnyel, és hozzájárul a lisszaboni célkitűzések megvalósításához, a közlekedésbiztonság fokozásához és a „hatékonyabb jogalkotás” érdekében tett erőfeszítésekhez, emellett javítja a szociális biztonsági szabályoknak való megfelelést.

3.7 A javasolt jogszabály EGT-vonatkozású kérdést érint (EGT: Európai Gazdasági Térség), és ezért a hatályát ki kell terjeszteni az EGT-re.

4. Általános megjegyzések

4.1 Az EGSZB érdeklődéssel fogadja a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférésre vonatkozó rendeletjavaslatot. Általában véve az EGSZB úgy véli, hogy a hosszú távú cél a liberalizáltabb közúti áru fuvarozási piac felé való elmozdulás kell, hogy legyen az EU-ban, az egészségügyi, biztonsági és munkavédelmi európai normák helyes alkalmazásával, valamint az adózási és szociális területek – ideértve a bérszakadékok csökkentését is – további harmonizációjával párosulva. Vagyis az Európai Bizottság által kínált 5. politikai lehetőség felé kellene irányt venni, mely összhangban van a jelenlegi 3118/93/EGK rendelettel és a belső piaci politikával. Ez a megközelítés versenyképesebbé tenné az ipart, előnyös lenne az áru fuvarozási szolgáltatások felhasználóiként megjelenő minden európai üzleti vállalkozás számára és környezeti haszonnal is járna a kabotázásra vonatkozó érvényben lévő korlátozások miatt üresen vagy részben üresen megtett utak számának csökkentése révén.

(?) 71. cikk, HL C 325., 2002.12.24., 61. o.:

„(1) A 70. cikk végrehajtása céljából és a közlekedés sajátosságainak figyelembevételével a Tanács a 251. cikkben megállapított eljárásnak megfelelően, a Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően meghatározza:

- a) a valamely tagállam területére irányuló vagy onnan kiinduló, illetve egy vagy több tagállam területén áthaladó nemzetközi közlekedésre alkalmazandó közös szabályokat;
- b) azokat a feltételeket, amelyek mellett valamely tagállamban egy ott nem honos fuvarozó szállítási szolgáltatásokat végezhet;
- c) a közlekedés biztonságát javító intézkedéseket;
- d) az egyéb megfelelő rendelkezéseket.

(2) Amennyiben a közlekedési szabályrendszer elveire vonatkozó rendelkezések alkalmazása egyes térségekben az életszínvonalat és foglalkoztatást, valamint a közlekedési eszközök felhasználását feltehetően súlyosan befolyásolja, e rendelkezéseket a Tanács — az (1) bekezdésben előírt eljárástól eltérve — a Bizottság javaslata alapján, a Gazdasági és Szociális Bizottsággal és az Európai Parlamenttel folytatott konzultációt követően egyhangúlag állapítja meg. Ennek során a Tanács figyelembe veszi a közös piac létrehozásából eredő gazdasági fejlődéshez való igazodás szükségességét.”

4.2 Az EGSZB ugyanakkor egyetért az Európai Bizottsággal abban, hogy az áru fuvarozási piac egész Európában történő, teljes liberalizációja jelenleg túlságosan nagy zavart okozna, és annak súlyos kockázatával járna, hogy csorbítja a szociális normákat és minőségi szabványokat, és csökkenti azok teljesülésének mértékét. Úgy véli, hogy az Európai Bizottságot olyan mélyrehatóbb elemzés elvégzésére kellene ösztönözni, amelyet annak érdekében javasolt, hogy elősegítse a további liberalizáció felé történő elmozdulást a jövőben. Egyetért azonban az Európai Bizottsággal abban, hogy a „harmonizációs” megoldás rövid távon a legjobb előrevezető út.

4.3 Úgy véli, hogy főként a következő tényezők járulnak hozzá az egyértelműbb és végrehajthatóbb intézkedésekhez:

- a kabotázs új meghatározása, rögzítve azokat a feltételeket, amelyek mellett valamely tagállamban egy ott nem honos közúti fuvarozó belföldi közúti fuvarozási szolgáltatásokat nyújthat,
- a közösségi engedély, a hiteles másolatok és a gépjárművezetői engedély egyszerűbb és szabványosabb formájának megléte,
- a jelenlegi jogi rendelkezések erősítése a tagállamok azon kötelezettségével, hogy egy másik tagállam kérésére fellépjenek, ha egy általuk kibocsátott közösségi engedéllyel rendelkező fuvarozó jogsértést követ el akár a székhelyéhez tartozó, akár egy másik tagállamban.

4.4 Az EGSZB emlékeztet arra, hogy az Európai Bizottság által a jogszabálysomag – és különösen a szóban forgó javaslat – kidolgozása előtt szervezett konzultációból kiindulva az ágazati szereplők többsége szerint világos, egyszerű, alkalmazható, az összes tagállamban megegyező és könnyen ellenőrizhető szabályokra van szükség. Az Európai Bizottság a javaslatban a harmonizáció mellett döntött, amely lehetővé teszi a kabotázs pontos és használható meghatározását, és javítja az alkalmazás betartásával és ellenőrzésével kapcsolatos szabályokat. Ezt a választást a szóban forgó szereplők többsége támogatja.

4.5 Habár a 881/92 rendelet preambuluma utal arra, hogy „eltörölnek minden korlátozást, amely a szolgáltatót állampolgársága miatt éri, vagy amiatt, hogy székhelye nem abban a tagállamban van ahol a szolgáltatást nyújtja”, az ettől való – adott esetben ideiglenes – eltérés mindenképpen indokolt a Szerződés 71. cikkének (2) bekezdése alapján: a piac teljes liberalizációja „egyes térségekben az életszínvonalat és foglalkoztatást, valamint a közlekedési eszközök kihasználását feltehetően súlyosan befolyásolja”.

4.6 Az EGSZB azonban úgy véli, hogy több figyelmet érdemel a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés szociális vetülete. Igaz, hogy az Európai Bizottság a preambulumbekendésekben – pontosabban a (12) preambulumbekendésben – utal a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről szóló 96/71/EK irányelvre, amely azokban az esetekben alkalmazandó, amikor a kabotázsszolgá-

latás teljesítésére a fuvarozók náluk munkaviszonyban álló munkavállalókat küldenek ki abból a tagállamból, ahol azok általában dolgoznak, **ezt a preambulumbekendést azonban sem a cikkekben, sem az indokolásban nem említi újra.**

4.7 E szempont jelentőségét növeli, hogy a közúti közlekedésre vonatkozó közösségi rendelkezések – különösen a szociális vetülettel kapcsolatban – nem minden tagállamban kerülnek alkalmazásra.

5. Részletes megjegyzések

5.1 Hatály (1. cikk)

5.1.1 Az EGSZB sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a rendelet nem vonatkozik a 3,5 tonna ösztömeget meg nem haladó gépjárművekkel végzett nemzetközi fuvarozásra. A futár- és házhozszállítási szolgáltatások – határ menti régiókban is megfigyelhető – fellendülését tekintve a tisztességtelen verseny elkerülése érdekében indokolt lenne a szóban forgó ágazatban használatos, 3,5 tonna ösztömeget meg nem haladó gépjárműveket is bevonni a rendelet hatálya alá.

5.1.2 Az EGSZB aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy a rendeletet nem lehet alkalmazni az egy tagállamból harmadik országba vagy harmadik országból egy tagállamba történő fuvarozásokra mindaddig, amíg nem kötötték meg a Közösség és az érintett harmadik ország közötti egyezményt. Ezért az EGSZB kéri, hogy az Európai Bizottság tegyen meg mindent a szükséges egyezmények mielőbbi megkötése érdekében, különösen ami az Európai Unióval szomszédos országokat illeti.

5.2 Meghatározások (2. cikk)

5.2.1 Az EGSZB örömmel veszi a fogadó tagállam, a nem honos fuvarozó és a kabotázstevékenység fogalmának új, világosabb meghatározását.

5.3 A kabotázs operatív meghatározása (2. és 8. cikk)

5.3.1 Az európai bizottsági javaslat szerint a fuvarozók legfeljebb három egymást követő kabotázsműveletet hajthatnak végre egy nemzetközi fuvarozás során azt követően, hogy a beérkező nemzetközi fuvar során szállított áruk megérkeztek rendeltetési helyükre. Az utolsó kabotázsműveletnek hét napon belül meg kell történnie.

5.3.2 A szóban forgó operatív meghatározás előnye, hogy a nem honos fuvarozóknak egyértelműen megtiltja, hogy üres járművel hajtsanak be az adott országba. A kabotázs csak akkor engedélyezett, ha közvetlenül egy nemzetközi fuvarmenet előtt vagy után kerül rá sor.

5.3.3 Az érem másik oldala az, hogy a fuvarozó elméletileg a hét nap elteltével ugyanannak a vállalkozásnak a megbízásából ugyanolyan árutípussal ugyanazon az útvonalon megismételheti a műveletet. Hogyan lehet ebben az esetben biztosítani a kabotázstevékenység ideiglenes jellegét?

5.3.4 Ennélfogva az EGSZB kéri, hogy az Európai Bizottság az új szövegben említse meg és emelje ki, hogy az „ideiglenes jelleg” a kabotázstevékenység alapvető jellemzője ⁽³⁾.

5.3.5 A kabotázs – habár a nemzetközi áru fuvarozásnak mindössze 3 %-át teszi ki ⁽⁴⁾ – a kisebb tagállamok számára jelentős ágazat, mivel ezekben az országokban a belföldi szállítás behatárolt piaca arra készíti a fuvarozókat, hogy külföldön keressenek áru fuvarozási lehetőségeket. A statisztikákból, még ha nem is 100 %-osan megbízhatóak (a kabotázst az az ország jelenti be, amelyben a fuvarozót nyilvántartásba vették), egyértelműen kiderül, hogy a jelenség egyre terjed ⁽⁵⁾.

5.3.6 Habár a statisztikák megkérdőjelezhetők, egyértelműen kiderül, hogy a jelenség a nemzetközi fuvarozás jelentős részét képviseli, főként a kisméretű régi tagállamokban. A kabotázspiacon a holland fuvarozók a legaktívabbak, őket követik a németek és a luxemburgiak. A 25 tagú EU-ban ez a három ország felelt a fuvarozók által 2005-ben végzett kabotázsszolgáltatások feléért. A kabotázs országokénti terjedése (a kabotázs százalékos aránya az adott ország belföldi fuvarozási piacában = belföldi fuvarozás + kabotázs) lassan, de biztosan növekedett, ennek ellenére bizonyos elhanyagolható korlátokon belül maradt. 1999 óta Belgiumban, Luxemburgban és Franciaországban folyt leginkább kabotázstevékenység: Belgiumban ez az arány 2,87 %, Franciaországban 2,50 %, Luxemburgban pedig 1,99 % volt ⁽⁶⁾. Az új tagállamokban a kabotázs térhódítása általában nem haladta meg a 0,3 %-os arányt, kivéve Lettországon (0,8 %).

5.3.7 Az EGSZB azonban aggodalmát fejezi ki a kabotázs ágazatbeli kis- és középvállalkozásokra gyakorolt kedvezőtlen hatásai miatt. Ezek a hatások tovább erősödnek, ha az új tagállamokból származó vállalkozók gépjárművezetőikkel a szokásosnál jóval alacsonyabb áron végeztetnek kabotázsszolgáltatást a régi tagállamokban ⁽⁷⁾.

5.3.8 Nyilvánvaló, hogy az EGSZB nem ellenzi az új tagállamokból származó vállalkozók megjelenését a piacon, de a versenytorzulás és a szociális dömping elkerülése érdekében felveti a kabotázs korlátozásának és ellenőrzésének kérdését.

⁽³⁾ Lásd: A Tanács 3118/93/EGK rendelete (1993. október 25.) a nem honos fuvarozók valamely tagállamban nyújtott belföldi közúti áru fuvarozási szolgáltatásai feltételeinek meghatározásáról (HL L 279., 1993.11.12., 1–16. o.), valamint az áru fuvarozás terén a közúti kabotázs ideiglenes jellegéről szóló, 2004. decemberi európai bizottsági közlemény (HL C 21., 2005.1.26., 2–7. o.).

⁽⁴⁾ *Statistics in focus*, Mathieu Yves, 77/2007: *Tendances du transport routier de marchandises de 1999 à 2005* [Közúti áru fuvarozási tendenciák 1999 és 2005 között], 4. o.

⁽⁵⁾ *Statistics in focus*, Simo Pasi, 27/2007: *Tendances du transport routier de marchandises de 1999 à 2005* [Közúti áru fuvarozási tendenciák 1999 és 2005 között], 6. o. – A kabotázstevékenység 2005-ben 2004-hez képest 2 %-kal növekedett.

⁽⁶⁾ *Statistics in focus*, Simo Pasi, 27/2007: *Tendances du transport routier de marchandises de 1999 à 2005* [Közúti áru fuvarozási tendenciák 1999 és 2005 között], 6. o. – A kabotázstevékenység 2005-ben 2004-hez képest 2 %-kal növekedett.

⁽⁷⁾ Munkadokumentumában (SEC(2007) 635/2. sz. hatásvizsgálat) az Európai Bizottság kifejti, hogy különösen a munkaköltségek (járművezetők költségei) egyes tagállamokban háromszor, de bizonyos esetekben akár hatszor magasabbak, mint más tagállamokban. (6. o., csak angol nyelven.)

Ezért az EGSZB üdvözlöi, hogy az Európai Bizottság olyan jogi keret létrehozása mellett tette le voksát, amely a kabotázs teljes liberalizációja helyett a szabályozott versenyt ösztönzi.

5.3.9 Az Európai Bizottság által javasolt intézkedések hatásvizsgálatából az is kiderül, hogy fellendülőben van a közösségi áru fuvarozás (az úgynevezett „nagy kabotázs”) ⁽⁸⁾. A logisztikai és fuvarozási ágazatban ráadásul egyre több cég alapít leányvállalatot az új tagállamokban, és járművezetőivel onnan végeztet – dömpingáron – nemzetközi fuvarozási szolgáltatásokat a régi tagállamok között, amit a régi és új tagállamokból származó sofőrök béreinek különbségei tesznek lehetővé. A versenytorzulásnak és a szociális dömpingnek ezt a típusát a rendeletjavaslat nem is említi.

5.3.10 Az EGSZB – ezért is – sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a szociális vetület egyáltalán nem jelenik meg a jogszabálycsomagban és különösen a szóban forgó javaslatban. A dokumentumok nem veszik figyelembe a régi és új tagállamok között ebben az ágazatban jelentkező hatalmas bérkülönbségeket, de a kkv-kra, valamint a járművezetők foglalkoztatására és bérezésére gyakorolt kedvezőtlen hatásokat sem.

5.3.11 Ami a kabotázs ellenőrzését (8. cikk) illeti, az Európai Bizottság szerint az ellenőrző szervek a CMR fuvarlevélnek köszönhetően könnyebben megállapíthatják, törvényes-e a kabotázstevékenység, azon ugyanis szerepel a nemzetközi fuvarozás berakodási és kirakodási időpontja. Ezen túlmenően minden kabotázsszolgáltatásnál fel kell tüntetni a következőket: a megbízó, a fuvarozó és a címzett adatai, az áruk átvételének helye és dátuma, a szállításra kijelölt hely, az áruk természetének és csomagolási módjának közismert megnevezése, illetve veszélyes áruk esetében az általánosan elismert megnevezés, továbbá a csomagok száma, különleges jelzéseik és számozásuk, az áru bruttó tömege vagy más módon kifejezett mennyisége, a gépjármű és a pótkocsik rendszáma. Ezeknek az adatoknak a segítségével valóban könnyebb ellenőrizni a hét napot meg nem haladó időszakra tervezett kabotázstevékenységet.

Az EGSZB szerint azonban a kabotázsszolgáltatások hétnaponta egy fuvarmenetre való korlátozása is megkönnyíti az ellenőrzést.

6. A munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelv

6.1 A munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről szóló 96/71/EK irányelv azokban az esetekben alkalmazandó, amikor a kabotázsszolgáltatás teljesítésére a fuvarozók náluk munkaviszonyban álló munkavállalókat küldenek ki abból a tagállamból, ahol azok általában dolgoznak.

⁽⁸⁾ Munkadokumentumában (SEC(2007) 635/2. sz. hatásvizsgálat) az Európai Bizottság arra is kitér, hogy a közösségi áru fuvarozás 1999 és 2003 között évente átlagosan 4,4 %-kal, 2004-ben és 2005-ben pedig több mint 20 %-kal növekedett. (6. o., csak angol nyelven.)

6.2 A nehézséget az okozza, ahogyan az irányelvet átültették a nemzeti jogszabályokba..., és ami ebben a konkrét esetben oda vezetett, hogy az érintett ágazatokra és a szolgáltatásnyújtás időtartamára vonatkozó rendelkezések eltérőek. Így az irányelvet egyes tagállamokban csak az építőipari ágazatban alkalmazzák, más országokban pedig a szolgáltatásnyújtás első napjától kezdve kötelezően alkalmazandó ⁽⁹⁾. Ráadásul az irányelv felhatalmazza a tagállamokat arra, hogy kollektív szerződések révén eltérjenek az alkalmazástól, amennyiben a kiküldetés időtartama nem lépi túl az egy hónapot ⁽¹⁰⁾.

6.3 A tagállamok tehát végrehajtják az irányelvet, alkalmazása azonban országokként változó. Ezért nem oldja meg a tisztességtelen verseny és a szociális dömping kabotázssal összefüggő problémáit.

6.4 Ráadásul a kiküldetésről szóló irányelv alkalmazásának ellenőrzése semmiféle formában nem adott ⁽¹¹⁾. Ez a hiány figyelemreméltó – tekintve, hogy az imént említett irányelv kimondja: a tagállamoknak kötelességük biztosítani az együttműködést a szociális jog szerint illetékes állami hatóságok között ⁽¹²⁾.

6.5 Ennélfogva az EGSZB figyelemmel fogja kísérni a közúti ágazatban erről a kérdéstről folytatott európai szociális párbeszéd eredményeit.

7. Járművezetői igazolvány (5. cikk)

7.1 Az EGSZB kéri, hogy a harmadik országból származó járművezetők igazolványa azt is tanúsítsa, hogy a szóban forgó járművezető be van jelentve a szociális biztonsági rendszerbe.

8. Ellenőrzés (10–15. cikk)

8.1 A rendeletjavaslat olyan nemzeti kapcsolattartó pontokon keresztül történő információcserére kötelezi a tagállamokat, amelyeket a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának engedélyezéséről szóló rendelet alapján hoznak létre. E kijelölt közigazgatási szervek vagy hatóságok feladata a többi tagállambeli megfe-

lelő szervvel vagy hatósággal történő információcsere lebonyolítása.

8.2 Előírás továbbá, hogy a tagállamok saját fuvarozóik minden olyan súlyos, vagy kisebb de ismétlődő jogsértését, amely szankcióval járt, bevezessék a közúti közlekedési vállalkozások nemzeti nyilvántartásába.

8.3 A rendeletjavaslat új nyomkövetési eljárást vezet be arra az esetre, ha az adott tagállam egy nem honos fuvarozó által elkövetett jogsértést állapít meg. A tagállamnak egy hónap áll a rendelkezésére az információ minimális szabvány szerinti közlésére. A letelepedés helye szerinti tagállamot közigazgatási szankció kivetésére kérheti. Az érintett fuvarozó letelepedési helye szerinti tagállamnak három hónap áll a rendelkezésére a másik tagállam értesítésére a következményekről.

8.4 Az EGSZB szerint az új rendelkezések előrelépést jelentenek. Sajnálattal fejezi ki azonban a közúti fuvarozással kapcsolatos európai jogszabályok ellenőrzését és alkalmazását érintő elvek és eljárások szétaprózódása és sokfélesége miatt. Az EGSZB úgy véli, hogy az extraterritorialitás elvét, amely beépült a vezetési és pihenőidőkre vonatkozó jogba (561/2006/EK rendelet), a kabotázsra vonatkozó jog megsértése esetén is alkalmazni kellene. Egy ilyen intézkedés erőteljesebb ösztönző lenne a jogszabályok tiszteletben tartására.

8.5 A 2006/22/EK irányelv arra szólítja fel a tagállamokat, hogy dolgozzanak ki koherens nemzeti végrehajtási stratégiát, és jelöljenek ki szervet a vezetési és pihenőidőkre vonatkozó jogszabályok ellenőrzésének koordinálására. Az EGSZB úgy véli, hogy a kabotázs ellenőrzése e stratégia részét kell hogy képezze.

8.6 Végül egy megjegyzés az Európai Bizottság munkáját segíteni hivatott bizottságról. Az EGSZB ellenzi a bizottságok elburjánzását, és emellett száll síkra, hogy mindössze egy bizottság alakuljon, amelyben a tagállami képviselők tagként, a szociális partnerek pedig megfigyelőként vesznek részt. Ez a bizottság támogathatja az Európai Bizottságot a közúti fuvarozásra vonatkozó európai jogszabályok alkalmazásának ellenőrzésében.

Kelt Brüsszelben, 2008. március 12-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

⁽⁹⁾ Jan Cremers, Peter Donders (szerk.), *The free movement of workers in the European Union* [A munkaerő szabad áramlása az Európai Unióban] European Institute for Construction Labour Research, 4. CLR tanulmány, 2004. A fent említettek különösen Hollandiára igazak, ahol az irányelvet az építőipari ágazatban igen, más szektorokban azonban nem alkalmazzák, míg Belgiumban a kiküldetésről szóló irányelv a szolgáltatásnyújtás első napjától kezdve érvényes.

⁽¹⁰⁾ 96/71/EK irányelv 3. cikk (4) bekezdés.

⁽¹¹⁾ Ecorys, *Study on road cabotage in the freight transport market* [A közúti kabotázs a fuvarozási piacon – tanulmány], jelentés az Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság (DG TREN) részére, 8. o.

⁽¹²⁾ 96/71/EK irányelv 3. cikk.

MELLÉKLET

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményéhez

Az alábbi módosító indítványokat, amelyeknél a támogató szavazatok száma az összes leadott szavazat legalább egynegyede volt, a vita során elutasították.

4.5. és 4.6. pont

Mindkét pont törlendő.

- „4.5 Az EGSZB azonban úgy véli, hogy több figyelmet érdemel a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés szociális vetülete. ~~Igaz, hogy az Európai Bizottság a preambulumbekendésekben — pontosabban a (12) preambulumbekendésben — utal a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről szóló 96/71/EK irányelvre, amely azokban az esetekben alkalmazandó, amikor a kabotázsszolgáltatás teljesítésére a fuvarozók náluk munkaviszonyban álló munkavállalókat küldenek ki abból a tagállamból, ahol azok általában dolgoznak, ezt a preambulumbekendést azonban sem a cikkekből, sem az indokolásban nem említi újra.~~
- 4.6 E szempont jelentőségét növeli, hogy a közúti közlekedésre vonatkozó közösségi rendelkezések ~~különösen a szociális vetülettel kapcsolatban — nem minden tagállamban kerülnek alkalmazásra.~~”

Indokolás

Az alábbi jogszabályoknak köszönhetően a kabotázs végzésének szociális vetülete már nagyrészt szabályozva van: az 561/2006/EK rendelet, mely szabályozza a járművezetők vezetési és pihenőidejét; a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló 2002/15/EK irányelv; az egyes tagállami jogszabályok és maga a kabotázstevékenység időkorlátja is.

A szavazás eredménye:

Mellette: 27 Ellene: 41 Tartózkodott: 5

4.6. pont

A pont az alábbiak szerint módosítandó:

- 4.6. „E szempont jelentőségét növeli, hogy a közúti közlekedésre vonatkozó közösségi rendelkezések — különösen a szociális vetülettel kapcsolatban — nem minden tagállamban kerülnek alkalmazásra. Következésképpen helyénvaló lett volna néhány szót ejteni az új tagállamokban székhellyel rendelkező szállítók általi kabotázs állítólagos jelenségéről — ugyanis az új tagállamokkal kötött csatlakozási szerződéseket követően átmeneti intézkedések vannak érvényben —, de legalábbis arról a tényről, hogy minden átmeneti intézkedés legkésőbb 2009-ben véget ér, és a kabotázs engedélyezve lesz.”

Indokolás

Az új tagállamokra érvényes átmeneti intézkedések 2009-ben érvényüket veszítik. Ettől fogva minden ország a fenti rendeletet tekintve egyenrangúnak minősül majd. A rendelet valójában nézve csak 2009 után lép majd érvénybe. Ezt a tényt fontos megemlíteni, mert segít eloszlatni az új tagállamok által folytatott tisztességtelen versenyről és szociális dömpingről szőtt spekulációkat.

A szavazás eredménye:

Mellette: 27 Ellene: 47 Tartózkodott: 4

5.3.9. pont

A pont az alábbiak szerint módosítandó:

- „5.3.9. Nyilvánvaló, hogy az EGSZB nem ellenzi az új tagállamokból származó vállalkozók megjelenését a piacon, de a versenytorzulás és a szociális dömping elkerülése érdekében felveti a kabotázs korlátozásának és ellenőrzésének kérdését. Ezért az EGSZB üdvözli, hogy az Európai Bizottság olyan jogi keret létrehozása mellett tette le voksát, amely a kabotázs teljes liberalizációja helyett a szabályozott versenyt ösztönzi. Az Európai Bizottság által javasolt intézkedések hatásvizsgálatából kiderül, hogy fellendülőben van a nem uniós szállító által végzett belső piaci árufuvarozás. ⁽¹⁾ A logisztikai és fuvarozási ágazatban ráadásul egyre több cég alapít leányvállalatot az új tagállamokban, és járművezetőivel onnan végeztet nemzetközi fuvarozási szolgáltatásokat a régi tagállamok között. Az EGSZB nézete szerint viszont ez az EU bővítésének és a belső piac célkitűzéseinek szükségszerű következménye.”

(1) Munkadokumentumában (SEC(2007) 635/2. sz. hatásvizsgálat) az Európai Bizottság kitér arra, hogy a nem honos szállítók által végzett közösségi árufuvarozás 1999 és 2003 között évente átlagosan 4,4 %-kal, 2004-ben és 2005-ben pedig több mint 20 %-kal növekedett. (6. o., csak angol nyelven.)

Indokolás

A szöveg újfent a tisztességtelen versennyel és a szociális dömpinggel kapcsolatos aggodalmaknak ad hangot, a pont azonban csak azt ismétli, ami korábban már többször elhangzott. Szerencsésebb lenne azt hangsúlyozni, hogy az EU-nak tovább kell fejlesztenie a belső piacot.

A szavazás eredménye:

Mellette: 31 Ellene: 61 Tartózkodott: 0

5.3.10. pont

Az 5.3.10. pont törlendő:

„5.3.10. Az Európai Bizottság által javasolt intézkedések hatásvizsgálatából az is kiderül, hogy fellendülőben van a közösségi áru fuvarozás (az úgynevezett »nagy kabotázs«); ⁽¹⁾ A logisztikai és fuvarozási ágazatban ráadásul egyre több cég alapít leányvállalatot az új tagállamokban, és járművezetőivel onnan végeztet — dömpingáron — nemzetközi fuvarozási szolgáltatásokat a régi tagállamok között, amit a régi és új tagállamokból származó sofőrök béreinek különbségei tesznek lehetővé. A versenytorzulásnak és a szociális dömpingnek ezt a típusát a rendeletjavaslat nem is említi”

Indokolás:

Az, hogy a rendeletben hangsúlyt kell helyezni a szociális szempontokra, nem jelenti azt, hogy mindig az új tagállamoknak kell jelenteniük az egyetlen okot erre.

A szavazás eredménye:

Mellette: 33 Ellene: 58 Tartózkodott: 5

5.3.11. pont

Az 5.3.11. pont törlendő:

„5.3.11. Az EGSZB ezért is sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a szociális vetület egyáltalán nem jelenik meg a jogszabálycsomagban és különösen a szóban forgó javaslatban. A dokumentumok nem veszik figyelembe a régi és új tagállamok között ebben az ágazatban jelentkező hatalmas bérkülönbségeket, de a kkv-ra, valamint a járművezetők foglalkoztatására és bérezésére gyakorolt kedvezőtlen hatásokat sem.”

Indokolás

Az, hogy a rendeletben hangsúlyt kell helyezni a szociális szempontokra, nem jelenti azt, hogy mindig az új tagállamoknak kell jelenteniük az egyetlen okot erre.

A szavazás eredménye:

Mellette: 27 Ellene: 62 Tartózkodott: 1

6. pont

A 6. pont törlendő.

„6. A munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelv

6.1. A munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről szóló 96/71/EK irányelv azokban az esetekben alkalmazandó, amikor a kabotázsszolgáltatás teljesítésére a fuvarozók náluk munkaviszonyban álló munkavállalókat küldenek ki abból a tagállamból, ahol azok általában dolgoznak.

6.2. A nehézséget az okozza, ahogyan az irányelvet átültették a nemzeti jogszabályokba..., és ami ebben a konkrét esetben oda vezetett, hogy az érintett ágazatokra és a szolgáltatásnyújtás időtartamára vonatkozó rendelkezések eltérőek. Így az irányelvet egyes tagállamokban csak az építőipari ágazatban alkalmazzák, más országokban pedig a szolgáltatásnyújtás első napjától kezdve kötelezően alkalmazandó. Ráadásul az irányelv felhatalmazza a tagállamokat arra, hogy kollektív szerződések révén eltérjenek az alkalmazástól, amennyiben a kiküldetés időtartama nem lépi túl az egy hónapot.

6.3. A tagállamok tehát végrehajtják az irányelvet, alkalmazása azonban országonként változó. Ezért nem oldja meg a tisztességtelen verseny és a szociális dömping kabotázssal összefüggő problémáit.

(¹) Munkadokumentumában (SEC(2007) 635/2. sz. hatásvizsgálat) az Európai Bizottság kitér arra, hogy a nem honos szállítók által végzett közösségi áru fuvarozás 1999 és 2003 között évente átlagosan 4,4 % kal, 2004-ben és 2005-ben pedig több mint 20 % kal növekedett. (6. o., csak angol nyelven.)

- 6.4. Ráadásul a kiküldetésről szóló irányelv alkalmazásának ellenőrzése semmiféle formában nem adott. Ez a hiány figyelemreméltó – tekintve, hogy az imént említett irányelv kimondja: a tagállamoknak kötelességük biztosítani az együttműködést a szociális jog szerint illetékes állami hatóságok között.
- 6.5. Ennélfogva az EGSZB figyelemmel fogja kísérni a közúti ágazatban erről a kérdéssel folytatott európai szociális párbeszéd eredményeit”

Indokolás

A közlekedési ágazat szociális kérdéseire az ágazat egyedi jellegzetességei miatt külön szabályozás vonatkozik: a munkaidőről szóló 2002/15/EK irányelv, valamint a sofőrök vezetési és pihenőidejének szabályozásáról és a digitális tachográf használatáról szóló 561/2006/EK rendelet.

A többi szociális szempontot illetően más a helyzet, ha a 96/71/EK irányelvet olyan ágazatokra alkalmazzák, mint az építőipar – ahol a munkavállalók tartósan távol vannak otthonuktól –, mint a nemzetközi szállítás keretében egyszeri kabotázsszolgáltatás révén történő árufuvarozásra. Ebben az esetben a sofőr útjai közösségi fuvarozási engedély birtokában, nemzetközi sofőrként végzett munkájának részét képezik.

A szavazás eredménye:

Mellette: 24 Ellene: 63 Tartózkodott: 2

6.3. pont

A 6.3. pont a következőképpen módosítandó:

- „6.3. A tagállamok tehát végrehajtják az irányelvet, alkalmazása azonban országonként változó. Ezért még a megfelelő átültetés sem oldja meg a tisztességtelen verseny és a szociális dömping kabotázssal összefüggő problémáikat.”

Indokolás

Az, hogy a rendeletben hangsúlyt kell helyezni a szociális szempontokra, nem jelenti azt, hogy mindig az új tagállamoknak kell jelenteniük az egyetlen okot erre.

A szavazás eredménye:

Mellette: 32 Ellene: 57 Tartózkodott: 2

1.2. pont

A pont az alábbiak szerint módosítandó:

- „1.2. Az EGSZB azonban úgy véli, hogy több figyelmet érdemelne a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés szociális vetülete. A régi és új tagállamok gépjárművezetői közötti jelentős fizetésbeli különbségek oda vezetnek, hogy a kabotázs és a közösségi árufuvarozás ⁽¹⁾ versenytorzulással és szociális dömpinggel párosul.”

Indokolás

Ha a szóban forgó rendeletben a szociális szempontokra akarjuk helyezni a hangsúlyt, az nem azt jelenti, hogy arra az új tagállamokat kell okként felhozni. Tisztességtelen verseny bármikor létrejöhet és bármelyik tagállamból eredhet. Ami pedig a szociális dömping említését illeti: az EU-ban a szociális dömping effajta meghatározása nem alkalmazható, ha a vállalatok és a személyek mindig maradéktalanul betartják a jogszabályokat.

A szavazás eredménye:

Mellette: 28 Ellene: 61 Tartózkodott: 1

(¹) Közösségi árufuvarozáson azt értjük, ha az A és B ország közötti fuvarozási tevékenységet egy C országban székhellyel rendelkező fuvarozó végzi.